RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'assemblée législative, à son excellence le gouverneur général, en date du 9 novembre 1852, pour copies de certaines dépêches et documents relatifs au chemin de fer de la rive nord.

Les dépêches et documents demandés par l'adresse ci-dessus mentionnée, ont été mis devant la chambre le 13 septembre, dernier, avec d'autres dépêches relatives au chemin de fer d'Halifax et Québec ; et sont imprimés dans l'appendice Z, des journaux de la présente session.

Par ordre,

A. N. MORIN,
Secrétaire.

Bureau du secrétaire,
Québec, 24 février 1853.

Extraits de l'appendice (Z.) des journaux de la présente session.

(No. 29.)

Copie d'une dépêche du très-honorable comte d'Elgin et Kincardine, au secrétaire Sir John Packington.

(Reçue le 19 avril 1852—Réponse, 27 avril 1852, No. 15.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 1er *avril* 1852.

SIR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un mémoire qui vous est adressé, et qui est signé par M. Joly, seigneur de Lotbinière, comme président du comité du chemin de fer de Québec et Montréal, par la rive nord, demandant que la rive nord du St. Laurent, entre Québec et Montréal, soit adoptée comme ligne du grand tronc, devant former partie du grand chemin de fer provincial, et être construite par les provinces de l'Amérique du Nord, avec l'aide de la garantie impériale. M. Joly est venu auprès de moi, en personne, accompagné d'une députation composée du maire de Québec, de plusieurs membres du parlement provincial, et d'autres citoyens influents, pour me mettre entre les mains ce mémoire avec les documents qui l'accompagnent. Il me pria de donner mon appui à la requête, et d'employer toute mon influence pour faire en sorte qu'il ne fût pas rendu de décision contraire à la demande des pétitionnaires avant la prochaine réunion du parlement provincial. J'ai répondu, qu'à l'égard de la première partie de la demande, les pétitionnaires feraient bien de s'adresser aux commissaires nommés par l'acte de la dernière session du parlement provincial, 14 et 15 Vic., chap. 73, auxquels le parlement a expressément délégué le pouvoir de juger les prétentions opposées des lignes de chemins de fer ; et que, quant

à la dernière partie de la requête, je ne pouvais prendre sur moi la responsabilité de donner un conseil qui pourrait avoir l'effet de mettre de l'embarras dans les négociations déjà sur pied entre ce gouvernement, agissant de concert avec les gouvernements des provinces d'en bas, et les autorités de l'empire, pour l'exécution d'un ouvrage si important à toutes les celonies. Je crus cependant devoir les assurer, que leurs représentations en faveur de la ligne nord ne manqueraient pas de recevoir pleine considération de votre part.

J'ai, etc.,

(Signé,) ELGIN ET KINCARDINE.

Le très-honorable,
Sir John Packington, baronet,
etc., etc., etc.

Incluse 1 dans le No. 2.

QUEBEC, le 24 *mars* 1852.

MONSIEUR,—Le moment paraît être venu où le gouvernement de sa majesté va décider si la garantie qu'il est question de donner pour la construction d'un chemin de fer d'Halifax à Québec, sera étendue jusqu'à Montréal.

Dans le cas où ce dernier plan serait adopté, le soussigné croit se faire l'interpète d'une grande majorité des citoyens des deux Canadas, en demandant que la rive nord du St. Laurent, depuis Québec jusqu'à Montréal, soit adoptée pour pour y établir le *Main Trunk Line*, et que la garantie du gouvernement ne soit pas appliquée de préférence à une ligne qui, passant par Richmond, au sud du St. Laurent, laisserait Québec de côté.

A l'appui de cette requête, le soussigné a l'honneur de transmettre :

1. Un prospectus indiquant une partie des avantages qui résulteraient pour ce pays d'un chemin ayant sa direction par le nord du St. Laurent.

2. Un compte-rendu des résolutions passées le 9 mars de cette année, dans une assemblée générale des citoyens de Québec.

Le soussigné demande encore la permission de faire valoir les considérations suivantes, qui lui paraissent de nature à faire quelque impression sur l'esprit des ministres de sa majesté.

Le chemin de fer de Québec à Montréal, par le nord du St. Laurent, se trouverait dans tout son parcours, protégé par ce fleuve, et ces deux grandes villes se trouveraient réunies par une ligne non interrompue, qui ne nécessiterait aucun transbordement, même si elle était continuée jusqu'aux extrémités du Haut-Canada.

Si au contraire ce chemin de fer passait par le sud du St. Laurent, par Richmond, il se rapprocherait beaucoup des frontières des Etats-Unis, sans offrir aucune défense naturelle, en cas de guerre, danger que le major Robinson a cherché à éviter dans son tracé d'un chemin de fer entre Halifax et Québec. Il faudrait traverser deux fois le St. Laurent, pour se rendre de Québec à Montréal, ou dans le Haut-Canada, ce qui serait souvent impraticable, au printemps, en automne et en hiver, lorsque les glaces du fleuve sont en mouvement.

En passant par le nord du fleuve, ce chemin de fer satisferait aux intérêts de Québec, ville qui s'est toujours montrée loyale at affectionnée au gouvernement britannique, et il traverserait la partie la plus populeuse, la plus riche et la plus anciennement établie du Bas-Canada.

Si le gouvernement anglais donnait la préférence au chemin de fer par le sud du St. Laurent, il ruinerait comparativement la ville de Québec, qui se trou-

verait privée à jamais d'un chemin de fer, et dont tout le commerce passerait sur la rive opposée ; il mécontenterait la nombreuse population qui se trouve au nord du fleuve, et il méconnaîtrait les intérêts du Haut-Canada, qui sont évidemment en faveur d'une ligne qui lui permettrait de communiquer avec Québec, sans transbordement. Le gouvernement ne trouverait d'autre compensation a cela que celle d'avoir satisfait aux intérêts d'une population clair-semée, à cause de quelques grands propriétaires, dont ce chemin de fer augmenterait la valeur des terres incultes.

Le chemin de fer par le nord n'offre aucune difficulté dans son exécution, et le terrain ne saurait être plus favorable dans toute son étendue. Ses ingénieurs expérimentés vont procéder à une exploration de cette ligne, et leurs travaux seront soumis au gouvernement de sa majesté dans le plus court délai possible.

Je, soussigné, crois inutile d'entrer dans de plus longues considérations, pour démontrer les avantages qu'offre la ligne du nord sur celle du sud, sous les rapports commercial, politique et militaire.

S'il restait quelques doutes à cet égard, le soussigné est autorisé par le comité nommé par les citoyens de Québec, pour représenter leurs intérêts dans cette affaire, de supplier les ministres de sa majesté d'ajourner une décision sur la direction à donner au chemin de fer qui devra faire la continuation de celui d'Halifax à Québec, jusqu'à ce que les vœux et les intérêts de cette colonie soient mieux connus par l'organe de ses rèprésentants, dans la prochaine session du parlement provincial.

Et le soussigné a l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et

Très-obéissant serviteur,

(Signé,) G. JOLY,

Président du comité de direction.

Au très-honorable Sir John Pakington, baronet, principal sècrétaire d'état de sa majesté, pour les colonies, Londres.

Incluse 2 dans le No. 2.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.

A une assemblée préliminaire de citoyens favorables à la construction d'un chemin de fer entre Québec et Montréal, tenue en cette ville, samedi dernier, le projet suivant fut soumis, discuté et approuvé :

Projet d'un chemin de fer de Québec à Montréal, par le nord.

Jamais la question des chemins de fer n'a été plus agitée que dans ce moment. Les journaux de la province et ceux des pays étrangers y consacrent un partie de leurs colonnes. Partout ces discussions sont suivies de résultats. Québec seul n'a encore presque rien fait, les esprits y sont divisés sur cette grande question ; au lieu d'avancer, nous reculons. Un jour voit détruire ce que la veille avait fait. D'où vient cette hésitation ? Est-ce indolence, est-ce manque de capacité, est-ce ignorance des vrais intérêts du pays? Non ! il n'en est pas ainsi.

Les citoyens de Québec sentent toute l'importance que peut avoir pour leur ville l'établissement des chemins de fer qui doivent la mettre en communication avec le reste du monde ; mais ils sentent aussi que tout dépend de la direction première qui leur sera donnée, que si le point de départ est faux, ils auront gaspillé leurs ressources et leur énergie en vain; que si, au contraire, leurs premiers efforts sont bien dirigés, leur cité peut devenir l'entrepôt des richesses de l'Ouest, et l'un des premiers ports de mer du monde, comme il en est déjà l'un des plus beaux.

Qui peut douter, en voyant ce qui se passe ailleurs, qu'avant beaucoup d'années nous aurons, non seulement un chemin de fer d'Halifax à Québec, de Québec aux extrémités du Haut-Canada, mais même jusqu'à l'Océan Pacifique? Il ne faut que du temps et de l'argent pour réaliser cette magnifique entreprise. Or, le temps court vite sur ce jeune continent, et l'argent peut se remplacer en grande partie par le crédit. Dans un pays où, dans le cours de la vie d'un homme, l'on voit décupler la population et la somme des propriétés, l'on ne doit pas craindre d'escompter l'avenir.

Pour que cet avenir se réalise en faveur de Québec, il faut que ces chemins de fer aboutissent dans Québec même.

L'on a dit souvent que notre cité était placée du mauvais côté du St. Laurent ; c'est une erreur. Si elle était sur la rive opposée, il faudrait souhaiter de la ramener sur celle-ci. Nous sommes du même côté que Montréal, Kingston et Toronto, que tout le Haut-Canada, que la plus grande partie du Bas-Canada ; nous pouvons communiquer sans transbordement avec presque tout notre pays ; et c'est très-important pour un chemin de fer. Sous le point de vue commercial et militaire, peu de ville dans l'Amérique du Nord sont mieux situées que Québec. Sachons en profiter.

D'après ce qui précède, il semble évident que les principaux efforts des citoyens de Québec doivent se porter sur la construction d'un chemin de fer de leur ville à Montréal, par le nord du fleuve. C'est le seul moyen d'avoir le *terminus ici*. C'est le seul moyen de voir arriver sur nos marchés, en hiver comme en été, une foule d'articles d'une nature trop encombrante pour supporter de lointains charriages ou la traverse du St. Laurent en canots ; ainsi, le bois de chauffage et de construction, les pierres à bâtir, le foin pressé, le bétail et beaucoup d'autres objets de première nécessité pour une grande ville. La population, trouvant plus de facilité à subsister, par l'augmentation de l'ouvrage et par l'abondance des denrées, augmenterait rapidement, et la valeur des propriétés suivrait le même élan, tant à la ville qu'à la campagne.

Les magnifiques rivières qui sillonnent la rive du Nord verraient se développer de nombreuses manufactures, dont les produits resteraient souvent enfouis pendant les six mois de l'hiver, si on ne leur offrait pas un moyen facile et économique de transport. Les forges de St. Maurice, les diverses manufactures qui existent déjà, souffrent considérablement de cet inconvénient.

Heureusement qu'une entreprise d'une si grande utilité ne paraît présenter aucune grave difficulté d'exécution. Il est généralement connu que le terrain est éminemment favorable pour un chemin de fer ; il traverserait la partie la plus populeuse et la plus riche du Bas-Canada; les habitants de la rive du sud en profiteraient également, sur une grande partie de son parcours : ils n'auraient pour cela que le fleuve à traverser.

La distance de Québec à Montréal, par le nord, a été estimée à 150 milles environ. Il est à supposer que le gouvernement ferait pour cette route ce qu'il a fait pour d'autres de moindre importance, il garantirait les fonds pour en faire la moitié. Il resterait donc 75 milles, à la charge des particuliers et des corporations. Le coût probable serait de £3,000 par mille (1). Il est facile de prou-

(1). Dans l'état de Pensylvanie, *le chemin de fer de la vallée du Schuylkill* (doubles voies,) coûte £1,375 par mille ; celui du *Schuylkill* coûte £1,750, il est double, aussi bien que le *West*-Branch Rail Road, qui coûte £2,500 par mille ; dans l'état de New-York, le chemin de fer de Saratoga à Schenectady coûte £3,000 par mille.

ver que, dans les Etats-Unis, une grande étendue de chemins de fer à une seule voie n'a pas coûté davantage. Nous avons ici le terrain, le fer, le bois et la main-d'œuvre, à meilleur marché que chez nos voisins.

Prenant pour base 75 milles à £3,000, cela ferait £225,000.

La corporation de Québec ne refuserait sans doute pas de contribuer pour cet objet,..	£100,000
Les diverses paroisses et corporations, d'ici à Montréal, inclusivement,..	90,000
Souscriptions individuelles à Québec et ailleurs, pour..........	35,000
Total..............	£225,000

Si les diverses parties intéressées voulaient s'entendre, il serait facile de faire un embranchement qui relierait le chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, sur celui de Québec à Montréal, à l'endroit qui paraîtrait le plus avantageux.

L'on estime la population au nord du fleuve, entre Québec et Montréal, et y compris ces deux villes, à 250,000 âmes, au moins. D'après des renseignements statistiques généralement admis, l'on a trouvé que chaque individu, compris dans le rayon desservi par un chemin de fer, contribuait en moyenne pour environ dix chelins à la masse des transports de voyageurs et de marchandises. Ainsi 250,000 personnes donneraient lieu à un trafic de £125,000 Les frais d'exploitation sont estimés à la moitié de la recette brute ; il resterait donc £62,500, pour intérêts et bénéfices sur une dépense totale de £450,000, soit environ 14 0/0 ; et dans la supposition que le chemin coûterait £4,000 par mille, la dépense pour les 150 milles se montant à £600,000, il resterait encore un intérêt de plus de 10 par cent, ce qui justifierait un beaucoup plus grand déboursé, surtout si l'on prend en considération le supplément de transport qui serait fourni par le Haut-Canada, et par la rive sud du St. Laurent.

Il est à supposer que le gouvernement impérial serait disposé à favoriser la présente entreprise, et à lui étendre les facilités qu'il est prêt à accorder au chemin de fer d'Halifax à Québec, c'est-à-dire de l'argent à 3½ 0/0. Il est impossible qu'il n'apprécie pas les avantages, sous un point de vue militaire, d'un chemin de fer qui relierait entre elles les principales villes du Canada, et qui a pour défense, du seul côté vulnérable, un fleuve comme le St. Laurent.

Le moment est venu de se prononcer sur ces importantes questions, sous peine de voir d'autres localités s'emparer des avantages dus à la cité de Québec. Bientôt il sera convoqué une assemblée générale des citoyens ; ce sera le moment de faire cesser toute hésitation, et de prendre immédiatement toutes les mesures qui seront jugées nécessaires pour mettre à exécution le plan qui vient d'être proposé, s'il obtient l'approbation publique.

Québec, 9 février 1852.

Incluse 3 dans le No. 2.

(Extrait du " Quebec Mercury " du 11 mars 1852.)

CHEMIN DE FER SUR LA RIVE NORD, ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

ASSEMBLÉE PUBLIQUE.

Une nombreuse et respectable assemblée des citoyens de Québec a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville, samedi soir le 9 courant, à 7 heures.

Son honneur le maire, N. F. Belleau, écuyer, fut appelé au fauteuil, et Hector L. Langevin, écuyer, fut prié d'agir comme secrétaire.

Le président ayant expliqué le but de l'assemblée, fit lecture de la lettre suivante reçue de G. O. Stuart, écuyer, M. P. P., alors à Montréal :—

" QUEBEC, 5 *mars* 1852.

" MONSIEUR,—J'ai à vous exprimer mon regret de ne pouvoir assister, vu ma présence nécessaire à Montréal pour affaires professionnelles, à l'assemblée des citoyens de Québec, qui doit avoir lieu mardi prochain, et qui a pour but la construction d'un chemin de fer sur la rive du nord entre cette cité et Montréal.

" Concourant dans l'opinion d'un grand nombre, si ce n'est de la masse de mes concitoyens, que cette mesure est d'une importance vitale, et que non seulement cette cité, mais encore toute la rive du nord du Saint-Laurent souffrirait grandement si elle n'est pas exécutée, je vous prie de vouloir bien informer l'assemblée que je concourrai dans tous procédés qui pourront promouvoir cette mesure, et coopérerai à cette entreprise autant que les citoyens de Québec pourront le désirer.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

" Votre très-obéissant serviteur,

" G. O. STUART.

" A son honneur le maire de Québec."

Des excuses furent pareillement offertes pour l'absence de H. Dubord, écuyer, M. P. P.

Le maire, en ouvrant l'assemblée, dit que le nombre de personnes qu'il voyait réunies dans ce local, tandis qu'un ouragan d'hiver canadien régnait au dehors, était pour lui un témoignage concluant de l'intérêt que les citoyens prenaient au chemin de fer. Il sentait que le reproche d'apathie, qu'on avait fait si souvent à la ville de Québec, allait être réfuté ; que ceux qui l'écoutaient allaient bientôt avoir l'occasion de prouver qu'ils savaient apprécier la haute importance du sujet et les avantages incalculables qui découlent des chemins de fer. Les individus zélés et énergiques qui avaient mis le projet sur pied avaient besoin de quelque encouragement ; ils avaient réussi jusqu'à un certain point ; ils avaient rendu le chemin populaire ; mais il fallait une agitation constitutionnelle parmi le peuple, afin d'engager le gouvernement à examiner cette route pour décider si elle ne devrait pas faire partie de la grande ligne d'Halifax. Il rappela à l'assemblée, que des résolutions qui allaient être adoptées, dépendait jusqu'à un certain point l'action du gouvernement ; et il termina en disant que, pour sa part, il n'avait aucun doute que la victoire ne nous restât sur toute la ligne.

Ensuite, sur motion de G. Joly, écuyer, secondé par J. E. Turcotte, écuyer, M. P. P., il a été résolu unanimement :

" Que cette assemblée est d'avis qu'il est de la plus haute importance pour l'avantage de nos provinces, leur commerce et la prospérité de la ville de Québec, qu'il soit construit un chemin de fer ayant son *terminus* dans Québec même, et qui, dirigé par le nord du St. Laurent, traverserait les nombreuses municipalités et paroisses qui se trouvent entre cette cité et Montréal."

Sur motion d'Angus McDonald, écuyer, secondé par U. J. Tessier, écuyer, M. P. P., il a été résolu unanimement :

" Que ce chemin de fer traversant la partie la plus populeuse de l'Amérique du Nord, ne présentant aucune difficulté dans son exécution et offrant plus de chances de bénéfices immédiats qu'aucune autre ligne dans la colonie, devrait être considéré comme faisant partie de la grande voie de communication qui doit

relier un jour Halifax avec les extrémités du Haut-Canada, et que cette ligne intercepterait tous les canaux et les chemins de fer qui, actuellement, détournent vers les ports des Etats-Unis, un immense commerce qui devrait et pourrait rester entièrement dans nos mains."

Sur motion de Joseph Cauchon, écuyer, M. P. P., secondé par Michael Scott, écuyer, il a été résolu unanimement :

" Qu'il paraît évident à cette assemblée, que ce qui prive la ville de Québec d'avoir une plus grande part dans l'exportation des produits du Haut-Canada et des Etats de l'Ouest, pour l'Europe et pour les provinces d'en bas, c'est que la lenteur de la navigation des lacs, des fleuves et des canaux, ne permet pas à ces produits d'arriver avec certitude dans notre port avant la fermeture de la navigation ; mais que, si ces produits pouvaient nous parvenir en deux ou trois jours des bords du lac Huron ou du lac Erié, (ce qui serait le cas avec un chemin de fer,) ils arriveraient facilement pendant que la navigation est ouverte, et la voie de Québec serait alors préférée à toute autre, comme étant la plus courte, la plus économique et *la seule qui ne nécessiterait pas de transbordement.*"

Sur motion de W. Lampson, écuyer, secondé par Thomas Gordon, écuyer, il a été résolu unanimement :

" Que, vu l'importance de cette voie de communication pour la cité de Québec ainsi que pour toutes les localités qui sont entre cette ville et Montréal, les diverses corporations et municipalités qui s'y trouvent intéressées seront invitées à contribuer de tous leurs efforts au succès d'une entreprise qui leur serait d'une aussi grande utilité."

Sur motion de J. P. Rhéaume, écuyer, secondé par Ed. Rousseau, écuyer, il a été résolu unanimement :

" Qu'il soit nommé par cette assemblée un comité de soixante-quinze personnes, qui sera chargé de prendre toutes les mesures nécessaires pour obtenir un acte d'incorporation de la législature à l'effet de construire un Chemin de Fer de Québec à Montréal par le Nord, de solliciter l'appui et le concours du gouvernement à cette fin, et de recueillir un nombre suffisant de souscriptions pour assurer le succès de cette entreprise dans le plus court délai possible, et que ce comité se compose des personnes suivantes, avec pouvoir d'ajouter à son nombre, savoir :

Dans la cité de Québec,—

Messieurs N. F. Belleau, maire de Québec, G. O. Stuart, M. P. P. ; H. Dubord, M. P. P. ; G. Joly, U. J. Tessier, M. P. P. ; James Gibb, Joseph Cauchon, M. P. P. ; Jeffrey Hale, Joseph Légaré, George Hall, F. X. Paradis, Capitaine Boxer, R. N. E. Chinic, Weston Hunt, W. Lampson, Joseph Tourangeau, Angus M'Donald, A. Stuart, J. P. Rhéaume, George Alford, T. C. Lee, J. Hamel, Thos. Cary, A. Dorval, Henry Benjamin, Dr. Robitaille, J. H. Oliver, L. Bilodeau, Ronald M'Donald, Germain Guay, J. H. Joly, jr., John Childs, W. S. Henderson, etc., en tout 80.

Dans les paroisses,—

Ancienne-Lorette,—Jos Hamel.
St. Augustin,—D. Watters.
Pointe-aux-Trembles,—Capt. Chateauvert, C. Larue, J. Angers.
Ecureuils,—L. Dussault.
Cap-Santé,—E. Thibaudeau, l'hon. E. Hale, J. Poliquin, H. Smith, A. Logan.
Deschambault,—F. Hamelin, P. Benoit, E. Defoy, A. C. DeLachevrotière, V. Gariépy.
Ste. Catherine de Fossambault,—A. J. Duchesnay.
Ste. Anne de la Pérade,—A. Bochet.
Batiscan,—Ls: Guillet, A. Marchand (maire), T. Marchildon (M. P. P.), L. E. Lanouette.

Trois-Rivières,—A. Polette (M. P. P.), J. E. Turcotte (M.P. P.), J. M'Dougall (M. P. P.), P. B. Dumoulin (M. P. P.), J. Ogden (shérif), L. Gordon, J. Dickson.
Ste. Anne d'Yamachiche,—F. L. Desaulniers, L. L. Desaulniers.
St. Paulin,—T. Kimpton.
Rivière-du-Loup,—L'hon. M. Mayrand.
St. Joseph de Maskinongé,—F. Boucher.
Assomption,—P. H. Archambault, A. Archambault, G. Chagnon.
Berthier,—D. M. Armstrong, Dr. Moll, L. A. Olivier.
St. Paul de Lavaltrie,—J. H. Jobin (M. P. P.)
Industrie,—Dr. Leodel, G. De Lanaudière.
St. Roch de l'Achigan,—L. Archambault (maire).

M. G. Joly, seigneur de Lotbinière, en proposant la première résolution, dit:

MESSIEURS,—L'on a déjà tant parlé et tant écrit sur ce chemin de fer que je croirais abuser de votre patience en entrant dans tous les détails de son importance pour la ville de Québec. Il me paraît plus utile de répondre aux principales objections qui ont été faites contre cette entreprise, ce sera en même temps vous faire comprendre sa nécessité.

Et d'abord, messieurs, l'on nous a souvent répété avec un ton de dédain: qu'est-ce que cela fait à ces bonnes gens de la cité de Québec que le terminus soit dans son port, ou qu'il soit au sud du fleuve? Est-ce que New-York, Albany et Montréal n'ont pas des terminus sur leurs rives opposées? Est-ce que ces villes s'en plaignent, se croient-elles ruinées pour cela?

Il me sera bien facile de vous démontrer combien cette objection est futile.

La ville de New-York a si bien senti l'avantage d'avoir un terminus dans son sein qu'elle vient de construire, à travers mille obstacles et avec d'immenses frais, un chemin de fer de près de 200 milles, taillé pendant la plus grande partie de son parcours dans le roc vif, ou construit sur pilotis dans le fleuve. Ce chemin de fer relie New-York avec Troy, et de là communique avec la plupart des chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre et de l'Ouest, mettant ainsi cette première ville en communication directe avec 12 ou 1,500 milles de chemin de fer.

Albany avait déjà un canal gigantesque qui lui apportait les produits des grands lacs. Cela ne lui a pas suffi, elle aussi a voulu avoir son terminus; et un chemin de fer de près de 300 milles la relie maintenant à Buffalo, et la met en communication avec une foule de voies ferrées qui lui apportent leur tribut de toutes les directions.

Que l'on nous donne aussi quelques centaines de milles de chemin de fer de notre côté du St. Laurent, et Québec tendra cordialement la main à la Pointe Lévy et à St. Nicolas, et leur souhaitera toutes sortes de prospérité.

J'allais oublier Montréal. Cette ville n'a en effet qu'un petit tronçon de chemin de fer qui la joint à Lachine. Mais, qu'ont fait ses citoyens? vous le savez. Dès qu'ils ont vu construire sur la rive opposée, à Ogdensbourg, un chemin de fer qui allait intercepter les produits qu'ils comptaient recevoir par le fleuve, aussitôt ils ont décidé la construction d'un chemin de fer jusqu'à Prescott. Que l'on propose maintenant à la ville de Montréal, qu'au lieu de faire aboutir ce chemin de fer dans son port on le fasse traverser à Beauharnois pour de là se rendre directement à Laprairie et à Longueuil: vous entendriez le cri d'indignation que pousseraient tous ses citoyens, et ils auraient raison.

Voilà cependant ce que l'on propose de faire pour la ville de Québec. L'on veut nous déshériter pour toujours, ainsi que la rive nord du St. Laurent, d'un chemin de fer sur lequel repose tout notre avenir.

Avais-je raison, messieurs, de vous dire que ces objections étaient futiles; ou plutôt, l'exemple de ces trois villes n'est-il pas entièrement en faveur de l'entreprise que nous vous proposons?

Une autre objection, à laquelle je veux répondre, pourrait prendre quelque gravité de ce qu'elle a été faite par l'honorable inspecteur général, la veille de son départ pour l'Angleterre : " Messieurs, nous a-t-il dit, en demandant l'appui du gouvernement pour construire ce chemin de fer, lorsqu'il y en a déjà tant d'autres en exécution et en contemplation, vous allez ruiner le crédit de la province."

Je conçois, messieurs, que des chemins de fer qui seraient destinés à traverser pendant une grande partie de leur parcours des savannes ou des forêts vierges, et qui n'auraient à desservir qu'une population clair-semée ; que des chemins de fer qui, d'après l'attente générale, ne pourraient donner de bénéfices que dans un avenir plus ou moins éloigné ; je conçois, dis-je, que ces chemins-là puissent ruiner, ou du moins compromettre le crédit de la province. Mais, qu'un chemin de fer qui traverserait la partie la plus riche et la plus populeuse de l'Amérique anglaise du nord ; qui relierait ensemble ses plus grandes villes sur le même côté du fleuve ; qui pourrait prendre un immense développement par la suite ; qui, selon toutes les probabilités, offrirait des bénéfices immédiats et considérables ; qu'un pareil chemin de fer puisse ruiner le crédit de la province, c'est ce que sans doute, messieurs, vous ne comprendrez pas davantage que moi.

J'appellerai encore votre attention sur une objection qui vous touche de près, messieurs ; il s'agit du crédit et des ressources de la cité de Québec. Nous ne pouvons pas nous dissimuler que les charges qui pèsent déjà sur notre ville ne soient considérables, et lorsqu'il s'agit de faire un nouvel appel à ses fonds, je conçois l'hésitation.

Vous réfléchirez cependant, messieurs, qu'il s'agit ici pour nous d'une question de " TO BE, OR NOT TO BE," d'être ou de n'être pas. Vous serez, comme moi, de l'avis que notre corporation ne devrait imposer d'autres limites à sa libéralité en favorisant cette entreprise, que celles qui lui seront dictées par le devoir, devoir qui doit être inviolable, de ne prendre d'autres engagements que ceux auxquels elle pourrait faire honneur. Le concours cordial d'une grande majorité des citoyens de Québec ferait beaucoup pour applanir cette difficulté.

Savez-vous, messieurs, ce qui se fait à cet égard dans d'autres localités de notre pays ? Voyez, par exemple, ce qui s'est passé pour le chemin de fer de Toronto à Simcoe. La municipalité du comté de Simcoe a souscrit pour £50,000 et la ville de Toronto pour £35,000. Ce n'est pas tout, Toronto a donné en outre (donné et non prêté) la somme de £25,000, plus, tous les terrains nécessaires pour l'établissement du terminus dans son port. Et cependant, messieurs, notre population est au moins le double de celle de Toronto, et notre position est bien plus belle. Tandisque cette ville est à la source des produits, nous en sommes à l'embouchure, si je puis m'exprimer ainsi, De même que notre beau fleuve reçoit dans son cours le tribut de mille rivières, ainsi le faible convoi parti de Toronto recevra en se dirigeant vers nous le tribut de mille localités, jusqu'à ce que prenant des dimensions gigantesques il vienne verser sur nos quais l'abondance, la richesse et du travail pour toute notre population.

Des personnes bien intentionnées peut-être, mais sans prévoyance, vous diront : " puisque ce chemin de fer présente tant d'avantages, il se fera sans doute un jour ou l'autre ; attendez des circonstances plus favorables." L'on ne saurait vous donner un conseil plus perfide. Vous êtes déjà les derniers dans la course. Veut-on citer une seule ville de l'importance de Québec, dans les Etats-Unis, en France ou en Angleterre, qui ne soit déjà assurée d'un chemin de fer ? Il n'y en a point ! Partout où ces artères de fer ne porteront pas la vie, il y aura dépérissement. La plus grande ville sans chemin de fer deviendrait infailliblement une petite ville. Je vous le dis avec une profonde conviction, messieurs, si vous négligez l'occasion qui se présente, vous ne la retrouverez plus ; il se formera contre vous des intérêts et des habitudes que vous ne pourrez plus vaincre. Si, par contre, vous voulez dès aujourd'hui, dire avec énergie et unanimité : *nous voulons ce chemin de fer* ! vous l'aurez.

Je vous remercie, messieurs, de l'attention avec laquelle vous m'avez écouté jusqu'à présent; j'avais d'autant moins le droit de m'y attendre que je n'ai pas l'habitude de parler en public. Il a fallu, pour m'y décider, que je fusse bien convaincu de l'importance et de l'utilité des mesures que nous sommes appelés à prendre. Si, par mes faibles efforts, je puis contribuer au succès de cette noble entreprise, je croirai avoir payé à la bonne ville de Québec la dette que je lui dois pour l'hospitalité que j'ai trouvée au milieu de ses citoyens.

M. Turcotte, M. P. P., en secondant cette résolution, dit que la petite ville des Trois-Rivières était prête à souscrire £10,000, et que les citoyens prendraient en outre des actions jusqu'au montant de £7,000 ou £8,000. Les cultivateurs du comté de St. Maurice sentaient si bien les désavantages de leur position, qu'ils étaient disposés à prendre pour £30,000 d'actions. Depuis les Grondines jusqu'à Montréal, on ne rencontrerait point d'obstacles sérieux. Au Bout-de-l'Ile, on disait que le pont qu'il faudrait serait très-dispendieux : mais s'il se rappelait bien, le parlement avait en 1842 voté £32,000 pour bâtir un pont à cet endroit, et cette somme était encore dans les coffres du gouvernement. Quant à la question de savoir si ce chemin paiera, ceux qui connaissent les établissements industriels, les pouvoirs d'eau et les mines qui se trouvent du côté nord du St. Laurent, n'entretiendront aucun doute à ce sujet.

M. Macdonald, en proposant la seconde résolution, a dit :

C'est avec le plus grand plaisir que je vois tant de mes concitoyens réunis en cette occasion. Je crois qu'une assemblée si nombreuse et si respectable est une garantie du succès de l'entreprise. La résolution qui m'a été mise entre les mains, porte que le chemin de fer projeté traversera la partie la plus populeuse de l'Amérique anglaise. Pour ceux qui connaissent le pays, cette assertion n'a pas besoin de preuve ; mais je crois rester en-deçà des limites du vrai en disant qu'indépendamment de Québec et de Montréal, il y a une population de deux cent mille individus à portée de ce chemin de fer sur les deux rives du Saint-Laurent, et qu'il sera également utile aux habitants de la rive du sud et de celle du nord. Il est facile, en été, d'établir des traverses aux points où le chemin de fer toucherait au fleuve, et en hiver, de traverser sur la glace. Je dois observer que le fleuve ne fera pas concurrence au chemin de fer pour les transports d'un point à un autre le long de la route, même en été, parce que les bateaux à vapeur ne peuvent, à cause de la forme des rivages et de l'influence des marées, approcher de terre que sur un petit nombre de points, tels que les Trois-Rivières et Batiscan, sur la rive du nord ; le Port Saint-François et Sorel, sur la rive du sud : de sorte que les transports de voyageurs et de denrées et marchandises seraient assurés au chemin de fer durant toute l'année. Cela seul suffirait pour justifier la construction du chemin de fer.

La résolution dit ensuite, que le pays à traverser ne présente pas de difficultés pour sa construction. Cela est admis ; et considérant la longueur de cette route, il n'y a pas, dans toute l'Amérique du Nord, de ligne construite ou projetée, qui en offre si peu. On a dit que depuis les Grondines jusqu'à Québec le terrain est inégal et difficile ; mais en se tenant à une distance raisonnable du Saint-Laurent, on peut éviter les inégalités des terres élevées qui bordent le fleuve, et faire le chemin droit et plan. Une autre raison pourquoi le chemin peut se faire avec autant de facilité que d'économie, c'est que, vu la grande population qui se trouve sur sa route, il ne sera pas besoin d'amener des bandes d'étrangers qui pilleraient les cultivateurs et introduiraient le désordre et la démoralisation dans le pays. Je n'hésite pas à dire que, dans ma paroisse (Portneuf,) les habitants feraient leur part du chemin en un seul été, et prendraient des actions pour une bonne partie du reste. Je pourrais nommer beaucoup de paroisses sur la rive du nord, qui contiennent chacune autant d'habitants qu'il s'en trouve depuis Saint-Nicolas jusqu'à Richmond.

La résolution dit aussi que cette ligne, offrant tant d'avantages, devrait faire partie de la grande ligne qui doit relier Halifax avec les districts les plus éloignés du Haut-Canada. Il n'est pas besoin d'arguments à l'appui de cette proposition. Si le gouvernement doit avancer l'argent pour construire le chemin, ou donner sa garantie à une compagnie, il est tenu de voir à ce que le chemin passe là où il devrait donner le plus de bénéfices et desservir le plus de population. Or il ne peut y avoir de comparaison entre la rive du nord et celle du sud, à cet égard ; et il est clair que si l'on consulte l'intérêt du peuple et le crédit de la province, le gouvernement n'a pas d'autre alternative que de faire passer la grande ligne d'Halifax sur la rive du nord, depuis Québec en montant.

Mais nous ne comptons pas sur le gouvernement seul pour construire ce chemin : je crois que les populations intéressées ont et la volonté et la capacité de le faire elles-mêmes. Les avantages sont si nombreux qu'une fois qu'ils seront bien compris il n'y aura point d'hésitation. Voyez, par exemple, nos chantiers de construction: d'où tirent-ils leurs matériaux ? presque entièrement de la rive du nord. Vous trouverez des dépôts où l'on amasse des courbes, du merisier, de l'épinette rouge, dans toutes les directions, quelquefois à dix lieues de la ville, et il faut les aller chercher à trois ou quatre lieues pour les amener là. En présence de pareils obstacles, il est étonnant que nous puissions construire de vaisseaux du tout ; mais ayez le chemin de fer, et à chaque chemin de concession il y aura une station où l'on amassera du bois de construction et de chauffage, et là il sera considéré comme à Québec. Voyez encore notre pierre à bâtir : il est bien connu que s'il y a une maison ou une église à bâtir à Québec, il nous faut souvent envoyer le plan à Montréal pour y faire tailler la pierre et l'amener ensuite à Québec dans des berges, tandis que nous avons à la Pointe-aux-Trembles et à Deschambault, directement sur la route du chemin de fer projeté, des carrières de pierre bien meilleure, qui seraient une source de grand revenu pour le chemin, en même temps qu'elles fourniraient de l'emploi à nos propres citoyens à préparer la pierre en hiver pour bâtir en été. M. Turcotte a parlé des mines de fer de Saint-Maurice et de Batiscan comme devant être des sources de revenu ; mais qu'il me soit permis de rappeler à cette assemblée que c'est à Portneuf qu'a été pris le minerai de fer qui a remporté le premier prix à l'exposition provinciale, et il s'y trouve en quantité inépuisable. Ce serait une entreprise lucrative que d'amener ce minerai à Québec, où l'on peut avoir du charbon pour les forges à beaucoup meilleur marché qu'on ne peut avoir le bois même à la campagne, et d'ouvrir par-là une nouvelle branche d'industrie, la fabrication du fer. Ce serait fatiguer cette assemblée que de passer en revue tous les avantages à retirer de la construction du chemin de fer sur la rive nord. Je pourrais parler des forces motrices que fourniraient les chutes d'eau des rivières Jacques-Cartier, Portneuf, Sainte-Anne, en un mot, de toutes les rivières sur la rive du nord. Je suis persuadé que par l'abondance des chutes d'eau et par sa grande population, le pays entre Québec et Montréal est destiné à devenir le Massachusetts du Canada, et que nous fournirons un jour non seulement nos propres marchés, mais ceux du Haut-Canada, de toutes sortes de produits manufacturés ; mais, pour cela, il nous faut des moyens de communication en hiver.

Ma résolution dit qu'une ligne de chemin de fer au nord du Saint-Laurent intercepterait le commerce que les canaux et les chemins de fer au sud du fleuve détournent maintenant aux Etats-Unis. A moins de nous remuer pour déjouer les plans de nos intelligents et entreprenants voisins des Etats-Unis, bientôt nous n'aurons plus de commerce du tout. J'avoue que j'ai été surpris, en portant mon attention dernièrement sur ce sujet, de trouver que les grands lacs et le Saint-Laurent sont déjà saignés sur *onze* points différents, par où s'écoule, pour ainsi dire, le sang vital de notre commerce, qui est ainsi détourné de son canal naturel et légitime. Le commerce de l'Ouest est un prix qui vaut assurément la peine qu'on se le dispute. New-York, Philadelphie et Boston ont chacun

dépensé des sommes énormes en canaux et chemins de fer pour s'assurer une part de ce commerce, tandis que Québec est resté les bras croisés. J'espère que nous allons maintenant déployer une énergie digne de l'occasion et mener cette entreprise à bonne fin. Ce chemin une fois achevé, je n'ai pas le moindre doute que la population ne se double en dix ans et que la valeur des propriétés n'augmente dans une proportion égale ou plus grande encore.

M. Tessier, représentant du comté de Portneuf, seconda cette résolution et l'appuya d'un assez long discours. Il dit que le Canada se réveillait et allait dépenser £4,000,000 en chemins de fer; que les habitants de Québec et de la rive du nord seraient appelés à payer leur part de l'intérêt de cette somme, et qu'ils avaient droit à leur part des bénéfices qui en résulteraient. Il entra dans de grands détails sur les avantages du chemin proposé.

Joseph Cauchon, écuyer, M. P. P., parla longuement de l'état de l'opinion publique en Canada au sujet des chemins de fer. Il avait toujours été en faveur de la route par la rive nord, et plus il y songeait, plus il était convaincu qu'il fallait que ce nouveau chemin fût construit. Il en appellerait et aux sentiments et à l'intelligence de ses auditeurs. Il leur demanderait s'ils voulaient se déshonorer en restant oisifs lorsque tout s'agitait autour d'eux ? Il observa que non seulement ce chemin de fer paierait, mais que chaque propriétaire situé sur la ligne verrait ses biens doubler et tripler en valeur. Les distances disparaissent, les obstacles qui s'opposent à la liberté des communications disparaissent aussi, c'était là les signes réels de progrès dans un pays. Il savait que ce n'avait jamais été l'intention du gouvernement, à la dernière session, de faire d'aucune portion de la ligne de Montréal à Portland une partie du grand tronc de chemin de fer; qu'à la vérité, il se trouvait dans l'acte un mot qui était susceptible de cette interprétation, mais que ce mot y avait été glissé subrepticement, et que l'acte serait expliqué ou amendé à la prochaine session du parlement. Il annonça son intention d'appuyer la ligne du nord à la chambre.

M. Scott, en secondant la troisième résolution, a dit:

Je me trouve dans une position un peu désagréable, presque tout ce que je voulais dire ayant été déjà dit. J'ai beaucoup de plaisir, cependant, à seconder cette résolution, parce qu'elle s'accorde parfaitement avec mes propres idées. L'utilité des chemins de fer dans les autres parties du monde où il en a été construit, et les grands avantages qu'en retirent les villes où ils aboutissent et les campagnes qu'ils traversent, sont bien connus ; et ce que je vais dire par rapport à la ligne projetée, dont il s'agit maintenant, est fondé principalement sur mon expérience et mes observations personnelles.

La résolution proposée embrasse des opérations au-delà de notre propre ligne de chemins. Cela suppose qu'elle se reliera à d'autres lignes s'étendant au sud et à l'ouest, en partant de la ville de Montréal, et assurera ainsi à Québec et aux lieux intermédiaires les bénéfices de ces autres lignes aussi bien que de la nôtre. Quelques personnes sont d'opinion que ces chemins de fer ne pourront pas faire concurrence aux moyens de transport par eau. Cela peut être, et tant mieux s'il en est ainsi, parce qu'il y a beaucoup de capitaux placés sur les bâtiments, tant à vapeur qu'à voiles, qui naviguent sur les lacs et sur le fleuve. Il a été aussi dépensé beaucoup d'argent en canaux, et en améliorations de la navigation fluviale: de sorte que ce serait une perte sérieuse pour la province et pour les particuliers si tout cet argent était perdu, ou si les revenus qui en proviennent étaient considérablement diminués ; mais je ne crois pas qu'il puisse en être ainsi, parce qu'avec les moyens de transport, la production des effets à transporter augmentera aussi, et qu'il y en aura suffisamment pour employer tous les moyens de transport. Et quelque rivalité qu'il puisse y avoir entre les moyens de transport par terre et par eau, elle ne peut durer qu'une partie de l'année, c'est-à-dire

pendant les mois d'été : car lorsque l'automne arrive et que la navigation devient difficile, dangereuse, et dispendieuse, et lorsqu'elle cesse entièrement, c'est alors que les chemins de fer seront en réquisition et que le commerçant en appréciera les avantages. Cette partie de l'année sera particulièrement le temps de la moisson pour les chemins de fer. C'est ainsi qu'ils feront de l'argent en abondance sans nuire aucunement à d'autres entreprises.

L'époque avancée de l'automne où se font nécessairement la plus grande partie des affaires de commerce du Haut-Canada est un grand obstacle et cause de grandes pertes à ce commerce : je l'ai moi-même, ainsi que beaucoup d'autres, éprouvé bien des fois. Le système d'après lequel le cultivateur du Haut-Canada conduit ses affaires est celui-ci : lorsque son blé est mûr, il le coupe et l'engrange ; il se met alors à labourer sa terre et à semer son blé d'automne, pour la récolte de l'année suivante ; et pendant ces opérations rien ne peut engager les cultivateurs (excepté ceux qui sont dans un grand besoin d'argent et ils sont en petit nombre) à battre leurs grains et à les porter au moulin : ce qui fait que les opérations sur les grains se font si tard que ce n'est qu'à un grand risque et à grands frais que les grains peuvent être envoyés à leur destination la même année qu'ils sont récoltés. Cet inconvénient s'est souvent et vivement fait sentir à Québec. Dans les années où la navigation se ferme de bonne heure, nous restons à court de farine, et l'on a vu le pain de six livres se vendre ici de deux à quatre sous plus cher que dans d'autres parties de la province, alors même que les céréales abondaient ailleurs. Les chemins de fer porteront remède à tous ces maux. Quelques-uns supposent qu'ils feront baisser les prix des produits agricoles à Québec : je ne suis pas de cette opinion, et ce serait grand dommage qu'il en fût ainsi, car les consommateurs en profiteraient aux dépens des producteurs. Tout ce qu'ils feront, à mon avis, sera d'égaliser les prix, et quant aux temps et quant aux lieux, d'empêcher les spéculations hasardeuses et souvent ruineuses, et de produire un état de choses plus constant et plus salutaire.

Quant à la section du pays que notre chemin traversera, je puis en parler avec certitude, et je crois pouvoir dire sans présomption qu'il n'y a pas dans la province un individu qui la connaisse mieux que moi. J'ai passé 41 ans en Canada, et il n'y a eu, dans cet espace de temps, que peu d'années où je n'aie parcouru la rive du nord depuis Québec jusqu'à Montréal, et j'ai souvent traversé le pays dans d'autres directions, en différents endroits et dans toutes les saisons : de sorte que je puis en parler d'après mes observations personnelles. J'ai aussi beaucoup voyagé dans les Etats du Nord et de l'Ouest, et je n'hésite pas à dire qu'il y a peu de lieux en Canada, ou même sur tout le continent de l'Amérique, où il y ait de plus grands avantages pour un chemin de fer que dans cette localité. La surface du pays est bien adaptée pour la construction du chemin, le terrain étant presque partout plan, le sol bon pour cet objet, et les matériaux à proximité. Le seul obstacle est le nombre de rivières à traverser, et quelques-unes assez larges ; mais quand même il faudrait dépenser un peu plus qu'ailleurs à bâtir des ponts, ce désavantage serait compensé par les facilités plus grandes qu'il y a pour la construction du chemin de fer sous d'autres rapports : de sorte qu'à tout prendre, avec de la prudence et de l'économie, on peut le faire à aussi bon, sinon à meilleur marché qu'aucun chemin de fer qui ait jamais été fait en Canada.

Quant à l'entretien et aux profits du chemin lorsqu'il sera fait, la perspective est des plus favorables. Outre les transports de voyageurs et de marchandises d'un bout à l'autre, il y aura beaucoup de trafic local, la plus grande partie de la ligne traversant une population dense et prospère. Le pays depuis les Trois-Rivières en montant est riche et fertile, et abonde en productions agricoles. Au-dessous des Trois-Rivières, le sol n'est pas tout-à-fait aussi bon, quoiqu'il ne soit nullement stérile, et le pays abonde en d'autres productions qui donneront

beaucuop d'emploi au chemin. Il s'y trouve de riches mines de fer, de vastes forêts de bois de construction en arrière, et des chutes d'eau sans fin sur les rivières que le chemin traversera: de sorte que ces rivières, quoiqu'elles puissent exiger un peu plus de dépenses pour y construire des ponts, seront après tout un avantage réel pour le chemin, car il s'élèvera indubitablement sur leurs bords de grandes villes à manufactures et des villages florissants.

Pour ce qui est des moyens de construire le chemin, notre position n'est certainement pas des plus flatteuses, d'autres lignes ayant pris les devants sur nous, et toute l'aide qu'on pourrait bien attendre, soit de la province ou de la ville, pour des objets de ce genre, étant déjà engagée: de sorte qu'il nous faut compter principalement sur nos propres ressources. Mais nous ne devons pas succomber à la vue de nos difficultés croissantes ; nous devons plutôt redoubler d'énergie, les regarder en face, les prendre corps à corps, et nous serons sûrs de les vaincre. Si nous ne nous manquons pas à nous-mêmes, il n'y a pas de doute que nous ne recevions de l'aide en abondance, et cela peut-être d'un côté d'où nous l'attendons le moins. Nous pourrons encore obtenir quelque chose des corporations de Québec et de Montréal, et du gouvernement provincial aussi. Qui sait si le gouvernement impérial même ne nous viendra pas en aide, et si cette route ne sera pas préférée pour les fins militaires et autres ? Dans tous les cas, il est une chose dont nous sommes certains, c'est que, si nous pouvons montrer que l'argent placé sur cette ligne le sera sûrement et donnera de bons rapports, les capitalistes ne nous ferons pas défaut. Le seul moyen de le faire à présent est de prouver que nous avons confiance dans l'entreprise, en prenant libéralement et promptement des actions. On vous dira comme Jupiter au voiturier : " aidez-vous et l'on vous aidera." Donnons donc un coup d'épaule, tirons ensemble, avec force et persistance, et nous réussirons indubitablement.

Le président ayant quitté le fauteuil, et Angus McDonald, écuyer, ayant été appelé à l'y remplacer,

Sur motion de Joseph Légaré, écuyer, il a été résolu unanimement :

" Que les remercîments de cette assemblée soient offerts à son honneur le maire de la cité de Québec, pour la manière habile dont il a présidé cette assemblée."

Et l'assemblée s'est dispersée.

(No. 15.)

Copie d'une dépêche du très-honorable Sir John Pakington au comte d'Elgin et Kincardine.

Downing Street, 27 *avril* 1852.

Milord,—J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre dépêche No. 29, du 1er courant., contenant une lettre du président du comité du chemin de fer de Québec et Montréal, demandant l'adoption de la rive nord du St. Laurent pour la ligne du grand tronc de chemin de fer ; et j'ai à vous prier d'informer M. Joly que les représentations qu'il m'a soumises ne manqueront pas de rececoir une considération attentive en temps convenable.

J'ai, etc.

(Signé,) JOHN S. PAKINGTON.

Le comte d'Elgin et Kincardine,
etc., etc., etc.

M. le Supérieur du Séminaire de Québec

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

1ère Session, 4e Parlement, 16 Victoria, 1853.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, à son excellence le gouverneur général, en date du 9 novembre 1852, pour copies de certaines dépêches et documents relatifs au chemin de fer de la rive nord.

Sur motion de M. Stuart :—

Impression ordonnée, 4 mars 1853.

Imprimée, 29 mars 1853.

QUÉBEC:
IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, RUE LA MONTAGNE.